BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK I. | GDYNIA, dnia 22 września 1932 | NR. 24

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpowiedz. Józef Kunert L. S. C.

Zagadnienie uregulowania spraw robotniczo-portowych.

Podłoże i przebieg strajku w porcie Gdyńskim po raz pierwszy zwróciły baczniejszą uwagę miarodajnych czynników na kwestję robotniczą, do której — powiedzmy sobie otwarcie, — nie przywiązywano dotychczas tej samej wagi, jak do szeregu innych zagadnień, związanych z rozwojem portu i warunkujących ten rozwój. — Wprawdzie nie przedstawia jeszcze ilość robotników portowych bardzo pokaźnej cyfry, gdyż poza przemysłem portowym, zatrudnia się przy przeładunku towarów około 2.000 robotników, tj. mniej, niż niejedna fabryka łódzka lub kopalnia górnośląska, jednakże ro- robotnik ten, przy daleko posuniętem zmechanizowaniu urządzeń pomocniczych wykonuje dużą pracę, jeśli chodzi o efekt tonażowy. — Dobrze się stało, że z tych czy innych względów, na ten czuły instrument pracy portowej zwróconą została uwaga. Bardzo też jest pożądane, ażeby ważne to zagadnienie zostało jaknajszybciej załatwione w całej swej rozciągłości pod kątem widzenia korzyści rozwojowych portu.

Nie wchodząc w przyczyny, które strajk spowodowały i nie rozważając słuszności tej lub innej strony, należy stwierdzić, że załatwienie sprawy robotniczej musi iść w pierwszym rzędzie bezwzględnie pod kątem widzenia interesów portu słusznie identyfikowanych z interesem Państwa, a dopiero na drugim planie stać może interes pracodawcy lub pracobiorcy.

Z tego założenia wychodząc, należałoby wysunąć trzy zasadnicze warunki, które powinny być brane pod uwagę przy decyzji w sprawach robotniczo-portowych, a mianowicie:

1. *Gdynia, nie dysponując jeszcze temi ułatwieniami, jakie posiadają stare porty, może się rozwijać i spełniać swoje zadania wobec naszej ekspansji gospodarczej jedynie pod warunkiem utrzymania swej dotychczasowej konkurencyjności w zakresie kosztów związanych z przeładunkiem towarów.*
2. *Port Gdyński wymaga takiego ustawodawstwa robotniczego, któreby czyniąc z jednej strony zadość zasadom, obowiązującego już*

w Polsce ustawodawstwa socjalnego, uwzględniało także w dostatecznej mierze specyficzne, odrębne i nie spotykane gdzieindziej w kraju warunki pracy portowej, a przedewszystkiem umożliwiało utrzymanie konkurencyjności portu, o czem już wyżej mówiono. Przy tej sposobności należałoby sobie uświadomić, że w dziedzinie ustawodawstwa socjalnego sytuowana jest Gdynia gorzej, niż inne porty. Wiadomą jest bowiem rzeczą, że w dziedzinie prawodawstwa socjalnego wyprzedziła Polska szereg zachodnio-europejskich państw, co stworzyć by mogło w zasadzie idealne warunki pracy dla robotnika, gdyby nie konkurencja kraju, które tych liberalnych ustaw nie mają.

Nie można również w tym wypadku porównywać Gdańska z Gdynią, gdyż nietylko jego ustawodawstwo robotnicze jest inne, ale także warunki pracy w tym porcie są odrębne od gdyńskich.

3. *Należy stwierdzić, że zatrzymanie pracy w porcie gdyńskim na wypadek strajku jest nietylko kwestją bytu 2.000 strajkujących robotników lub kilkunastu firm handlowych, lecz że jest to zagadnienie pierwszorzędnej wagi, złączone bardzo ściśle z dużą częścią produkcji i konsumcji kraju.*

W tym względzie nie można sprawy osłabiać twiedzeniem, że i w innych państwach powtarzają się stosunkowo często strajki portowe. Strajk taki wybucha zazwyczaj w jednym z wielu portów danego państwa, mając za podłoże warunki czysto lokalne, i nie stanowi dla danego kraju zbyt wielkiego niebezpieczeństwa, bo zawsze państwo dysponuje jeszcze innemi portami. — W zupełnie innej, bez porównania gorszej sytuacji, znajduje się Polska.

To też na wzór kolei, uznanej za przedsiębiorstwo użyteczności publicznej, winien być również i port, jako centralny punkt przywozu i wywozu, od którego praca kolei jest ściśle uzależniona, chroniony rozporządzeniami dotyczącemi przedsiębiorstw użyteczności publicznej.

Ponieważ port gdyński posiada tak wyjątkowe znaczenie dla naszego życia gospodarczego, należałoby go ochronić przed zbyt silnemi wpływami międzynarodowych organizacyj robotniczych. Nie ma powodu do wyolbrzymiania tego wpływu w chwili obecnej, nie mniej jednak dawał się on już podczas ostatniego strajku odczuwać i może w dalszym ciągu wykazywać tendencję do zwiększenia. Należy przeto całą uwagę skierować na to, aby wszelkie zatargi w porcie gdyńskim mogły być rozstrzygane i zażegnywane przez czynniki, znajdujące się wewnątrz kraju.

Należy wyjść z założenia, że czynniki te, dokładnie zdające sobie sprawę z doniosłości znaczenia portu, potrafią każdorazowo znaleźć wyjście, które nie skrzywdzi żadnej strony oraz zapewni spokój w porcie i normalną pracę.

WIADOMOŚCI Z GDYNI

WAŻNIEJSZE ŁADUNKI W PORCIE GDYŃSKIM.

— Dnia 5 września zawinął do portu gdyńskiego s/m Tanö z ładunkiem 180 ton matjasów islandzkich.

— Dnia 9 września na S/S Kraków wyszedł znowu nowy transport szyn kolejowych do Holandji (Dordrecht) w ilości 1.457,3 t.

— Dnia 8 września na S/S Baltonia wyszedł do Anglji pierwszy w tym roku transport drobiu bitego w ilości 3,2 t. (w tem 1,1 t. kuropatew i 2,1 t. kurcząt).

— W dniu 22 września będzie bawić w porcie gdyńskim wycieczka członków rady miejskiej Paryża pod przewodnictwem p. Maurice'a Quentane'a.

SPRAWA HOLOWNICTWA W PORCIE GDYŃSKIM.

— Poczynając od godz. 12 w nocy z dnia 15 na 16 września holowanie statków morskich w porcie gdyńskim przejęła na mocy specjalnego porozumienia z Urzędem Morskim Żegluga Polska S. A. w Gdyni. Holowania będzie się dokonywać przy pomocy 4 holowników: Ursus, Bizon, Tur i Żubr, wydzierżawionych od Urzędu Morskiego. Opłaty za holowanie nie uległy zmianom.

— 15 września na statku „Lwów" odbyła się zebrana ad hoc narada między przedstawicielami polskiego Związku Bekonowego a przedstawicielami kilku zainteresowanych firm ekspedytorskich w celu dalszego usprawnienia i ostatecznego uzgodnienia poszczególnych czynności przeładunkowo-transportowych przy eksporcie bekonów.

BUDOWA NOWEGO POMOSTU PASAŻERSKIEGO W ORŁOWIE.

— Roboty wstępne przy budowie nowego mola pasażerskiego w Orłowie są na ukończeniu. Niebawem Urząd Morski rozpocznie wbijanie pali pod pomost. Praca prowadzona ma być intensywnie, tak, iż ukończenia ich spodziewać się można z końcem listopada. Nowe molo drewniane ma służyć dla zawijania statków żeglugi przybrzeżnej do wspomnianej miejscowości i ożywić w ten sposób sezonowy ruch na wybrzeżu.

P. T. T. O.

W dniu 14-go bm. o godz. 3-ej po południu odpłynął z New Yorku statek „Polonia", należący do linji Gdynia—Ameryka, wiozący na pokładzie:

319 pasażerów, 1164 worków poczty oraz 441 ton towarów.

W drodze do Gdyni zawinął statek dnia 16-go bm. do Halifaxu i zabrał dalszych 36 pasażerów, 27 worków poczty oraz 3½ ton towarów, tak, że obecnie statek wiezie:

355 pasażerów, 1191 worków poczty i 441½ ton towarów.

Wśród pasażerów z New Yorku znajduje się na pokładzie polska ekipa lotnicza w składzie następującym: p. Weber, Dyrektor Zakładów Lotniczych, pułkownik Kossowski, mechanik Kotoński, oraz Konsul Generalny R. P. w Montrealu, p. Michał Straszewski.

W Gdyni statek „Polonia“ spodziewany jest dnia 26-go września, gdzie zatrzyma się przy magazynie „Pantarei“.

— S/S Pułaski opuścił Kopenhagę w dniu 1. bm. o godz. 1 po południu, wioząc z Gdyni: 434 pasażerów, 671 worków poczty oraz 81 ton towarów.

— S/S Kościuszko pozostaje w Gdyni przy wybrzeżu francuskiem, celem dokonania dorocznego remontu.

EKSPORT DRZEWA PRZEZ GDYNIĘ.

— Dnia 7. bm. S/S Lublin załadował do Hull 57,2 standartów drzewa.

— Dnia 15. bm. S/S Niemen załadował 1.389,4 sążni kopalniaków z przeznaczeniem do Grangemouth.

— Dnia 19. bm. S/S Poznań, należący do Żeglugi Polskiej, załadował do Hull 724 standarty.

— Obecnie S/S Katowice ładuje kopalniaki ca 600—700 sążni drzewa dla Boness.

NOWA PLACÓWKA W GDYNI.

Została założona firma „Gdynika“ Maklerzy Ubezpieczeń Morskich Sp. z o. o., której zadaniem jest ubezpieczanie taboru portowego, transportów morskich, towarów oraz urządzeń portowych.

Firma przeprowadza ubezpieczenia w różnych Towarzystwach Ubezpieczeń, wyjednywa możliwie korzystne warunki klijentom, dzieli ryzyko między poszczególne towarzystwa, przeprowadza likwidację awarji i uszkodzeń towarów w imieniu klijentów wobec Tow. Ubezpieczeniowych.

Powstanie takiej firmy, której brak dotychczas dotkliwie w Gdyni odczuwano, przyniesie niewątpliwie pożytek sferom zainteresowanym, którym oszczędzi pracy w skomplikowanym dziale ubezpieczeń interesów morskich. Kierownictwo firmy spoczywa w rękach pp. H Pistla i W. Federowicza.

WIADOMOŚCI MORSKIE

TONAŻ ŚWIATOWY.

W sferach żeglugowo-morskich spotykamy się często z twierdzeniem, że jedną z przyczyn kryzysu w żegludze jest stały wzrost tonażu światowego. Tymczasem, według obliczem Lloyds Register, widoczna jest obecnie wyraźna tendencja do stopniowego zmniejszania tonażu. I tak w pierwszych trzech miesiącach br. zawinęło 49 statków o pojemności 59.786 ton brutto, zdemontowano natomiast 82 statki o pojemności 336.912 ton brutto. Tonaż światowy zmniejszył się

zatem w pierwszym kwartale br. o 396.698 ton. Do końca roku ubytek wynosić będzie prawdopodobnie 1.586.792 ton. Jeżeli się nawet weźmie pod uwagę budowę nowych statków, która np. w pierwszych trzech miesiącach dała 124.814 ton brutto, to i tak zmniejszenie tonażu światowego może osięgnąć 1.087.536 ton brutto w roku bieżącym.

KOSZTY ZWIĄZANE Z UNIERUCHOMIENIEM STATKÓW.

Według danych „United Staates Shipping Board", pochodzących z końca czerwca br., wydatki, związane z unieruchomieniem statku o pojemności ca 8.500 ton, wynoszą rocznie $ 2.210. Z tego wynika, że wydatki, związane z unieruchomieniem statków angielskich wynoszą rocznie ca 500.000 £ plus 3 milj. £ z tytułu straty oprocentowania i amortyzacji.

NOWE JEDNOSTKI AMERYKAŃSKIE.

W sierpniu spuszczono w Stanach Zjednoczonych na wodę dwa nowe statki pasażareskie, a mianowicie „Manhattan" i „Washington". Każdy z nich ma pomieszczenie na 1.300 pasażerów. Koszta budowy statków wynosiły 19.030.000 $.

CIEKAWA INOWACJA Z ZAŁOGĄ OKRĘTOWĄ.

Z początkiem września doszło w Norwegji do ciekawej umowy między towarzystwem okrętowem A. J. Langfeld & Co. i załogą statku „Aquila", należącego do tej linji. Na mocy tej umowy załoga uczestniczy w zyskach i stratach, wynikających z eksploatacji statku „Aquila". Koła żeglugowe w Norwegji wyrażają obawę, że w razie dojścia do skutku dalszych podobnych umów, stawki frachtowe mogą uledz jeszcze dalszej zniżce.

DALSZY SPADEK STAWEK FRACHTOWYCH.

Niemiecki wskaźnik liczbowy frachtów morskich wykazuje w lipcu br. dalszą zniżkę o 3,9%. W porównaniu z lipcem ubiegłego roku oznacza to spadek o 22,2%. Największy spadek wykazują stawki frachtowe na zboże i tak między portami La Plata a niemieckimi portami stawki spadły o 37—42% w porównaniu z lipcem ub. roku.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ HISZPAŃSKI.

Pod koniec miesiąca sierpnia było unieruchomionych ca 400 000 ton statków hiszpańskich, z tego znajdowało się ca 325.000 ton w portach Bilbao i Santander.

DEFICYT PORTU W SZTOKHOLMIE.

Według przewidywań miarodajnych czynników portowych, deficyt portu sztokholmskiego będzie wynosił w bieżącym roku ca 250.000 koron szwedzkich Wpływy z opłat portowych będą o 210.000 koron mniejsze niż roku ubiegłego, który wykazywał już spadek opłat o 216.000 koron, w porównaniu z rokiem 1930.

PRZEDSTAWICIELSTWO WYDZIAŁU DRÓG WODNYCH I PORTU GDAŃSKA W PRADZE.

W pierwszych dniach września, na podstawie porozumienia Wydziału Dróg Wodnych i Portu, Ministerstwa Komunikacji oraz Przemysłu i Handlu i Francusko-Polskiego Konsorcjum Kolejowego, postanowiono utworzyć w Pradze przedstawicielstwo Portu Gdańskiego. Przedstawicielstwo to będzie miało za zadanie skierowywanie jaknajwiększej ilości towarów czeskich na Gdańsk. Ostateczne uruchomienie przedstawicielstwa nastąpi 1 października br.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ SZWEDZKI.

Związek szwedzkich armatorów wydał nową statystykę, dotyczącą unieruchomionych statków. Z tej statystyki wynika, że w sierpniu tonaż bezczynny szwedzki w porównaniu z lipcem br. zwiększył się o 47%. Z początkiem sierpnia br. unieruchomiony tonaż wynosił 118 statków o pojemności 228.000 ton wobec 140 statków o pojemności 321.000 ton z początkiem bieżącego miesiąca.

SZWEDZKIE DRZEWO DLA ANGLJI I BELGJI.

W ostatnich dniach zawarto kilka kontraktów na przewóz drzewa z Szwecji do Anglji i Belgji. Między innemi zakontraktowano 115 standartów do Hullu po 40/sh, do Brukseli 400 standartów po 48 Belg., 540 standartów z Umea i Hemösand po 33/sh 6 d., 630 standartów z Pitea do Londynu po 33/sh. 6 d., 600 sążni dla Hartlepool po 33/sh. 9 d.

Do 1 września br. w Szwecji sprzedano ogółem 430.000 standartów drzewa, a w Finlandji ca. 465.000 standartów.

DALSZA OBNIŻKA OPŁAT PORTOWYCH W HAMBURGU.

Administracja Portu Hamburskiego postanowiła obniżyć opłaty brzegowe od statków, pozostających w porcie nie dłużej jak 24 godziny do 0,35 RM. od 100 kg. towarów manipulowanych na brzegu Opłaty za postojowe mają być również inaczej kalkulowane niż dotychczas.

ROZWÓJ KOMUNIKACJI MIĘDZY PORTAMI PACYFIKU I NIEMIEC.

Towarzystwa Okrętowe Hamburg — Amerika — Linie i Norddeutscher Lloyd zwiększyły ilość statków, kursujących do Kalifornji, tak, że od połowy października co tydzień będzie odjeżdżał statek z jednego z portów kalifornijskich. W drodze powrotnej niektóre statki będą zawijały do portów Baltimore, Norfolk, Newport-News, inne zaś do Bostonu i Filadelfji.

OŻYWIENIE ŻEGLUGI DO PORTÓW IRLANDZKICH.

W ostatnich tygodniach ruch statków z węglem między portami holenderskiemi a irlandzkiemi wzrósł w dość znacznym stopniu. Z Rotterdamu do Dublina stawki frachtowe wahały się między 4/sh 7½ d. a 6/sh 9 d.

Z portów innych państw, jak Duisburga do New-Ross stawki wynosiły 10/sh 6 d. przy statku 350 ton z Gdańska do Limerick 9/sh. przy statku 950 ton. Również ruch wzmógł się z Emden do portów irlandzkich.

RUCH PORTOWY W ANTWERPJI.

W sierpniu wyszło z portu antwerpijskiego 784 statków o pojemności 1.668.215 ton, wobec 892 statków o pojemności 1.883.865 ton w miesiącu poprzednim. Na pierwszym miejscu pod względem przynależności państwowej statków była Anglja.

OBROTY PORTÓW EUROPEJSKICH W PIERWSZEM PÓŁROCZU.

Według dotychczasowych obliczeń obroty towarowe w portach kontynentalnych w pierwszych 6 miesiącach br. były następujące: Rotterdam ca. 12 milj. ton, Hamburg 9,8 milj. ton. Antwerpja 8,4 milj. ton, Gdynia 2.206.677,4 ton.

ZAKOŃCZENIE STRAJKU W ROTTERDAMIE.

W tych dniach zakończył się strajk portowy w Rotterdamie. Niezmienione stawki robocizny przedłużono do wiosny 1933 roku. W ten sposób robotnicy portowi utrzymali swoje stanowisko, na którem stali w czasie trwania strajku.

RUCH PORTOWY W KRÓLEWCU.

Ruch portowy w Królewcu w sierpniu nie wykazuje większych zmian w porównaniu z lipcem. Weszło statków 153 o pojemności 160.201 m^3 netto, wyszły natomiast 152 statki (w lipcu 149 st. o poj. 148.358 m^3 n.). W ruchu portowym Królewca pierwsze miejsce zajmuje bandera niemiecka, a następnie duńska, szwecka, holenderska, francuska, norweska.

W ruchu portowym Królewca od 3-ch lat nie była reprezentowana flaga polska. Dopiero w lipcu br. zawinął znowu do Królewca statek Żeglugi Polskiej „Poznań" z ładunkiem tomasyny z Antwerpji.

W przywozie w miesiącu sierpniu dominującą rolę odgrywał węgiel — 25.500 t., następnie przetwory ropne — 4.700 t., śledzie —

7,210 beczek, — cement — 4.300 t., pasza — 2.700 t., tomasyna — 6.780 t., koks i brykiety — 5.500 t. oraz drzewo 4.100 sążni i cukier — 1.000 ton.

W wywozie: ponieważ zarząd królewieckiego portu nie ogłasza danych statystycznych odnośnie ilości wywiezionego towaru, jakoteż nie podaje kraju pochodzenia lub przeznaczenia towarów — można jedynie podać, że w sierpniu br. odeszło z portu królewieckiego: kilka statków motorowych ze zbożem do Danji, kilka parowców ze zbożem do Anglji, Belgji, Holandji i Niemiec, oraz kilka żaglowców z ładunkiem drzewa do Wschodniej Fryzji, Danji i Anglji, 2 statki z celulozą do Anglji, wreszcie 3 żaglowce motor. ze złomem.

REDUKCJA OPŁAT PORTOWYCH W ROTTERDAMIE.

Rada Miejska miasta portowego Rotterdamu uchwaliła w ostatnich czasach projekt redukcji opłat portowych, wniesiony przez burmistrza i radnych miasta. Termin wejścia w życie zniżonych opłat zostanie dopiero ustalony. Opłaty te według uchwalonego projektu przedstawiają się następująco: Opłaty portowe za wejście i wyjście — od statków morskich pobierana będzie opłata w wysokości hfl. 0,03 za każdy m^3 pojemności brutto.

Dla statków w żegludze przybrzeżnej, zawijających do Rotterdamu w ciągu jednej podróży (rejsu) dwukrotnie oraz w celu wyładowania towaru i następnie w celu załadowania lub vice versa, przewidziane są ulgi w wysokości 25% od obowiązujących stawek.

Od przeładunku w porcie pobierać się będzie opłatę w wysokości hfl. 0,05 za każdą wyładowaną lub załadowaną tonę towaru, począwszy od 1 tony.

Całość opłat nie powinna przekroczyć hlf. 0,045 za każdy m^3 pojemności brutto i nie powinna być większa od normy 0,02 hfl. za każdy m^3 pojemności brutto plus hfl. 0,3 od każdej tony załadowanego lub wyładowanego towaru.

Ogólnie zniżka opłat wynosi ca. 15% w porównaniu do opłat dotychczasowych. Obniżka ta podyktowana została konkurencją Antwerpji i Hamburga oraz spadkiem obrotów towarowych, które w pierwszych pięciu miesiącach br. spadły w porównaniu do tego samego okresu czasu roku zeszłego o 31,5%, podczas gdy w portach sąsiednich znacznie mniej, np. w Antwerpji tylko o 14,3%.

DALSZY SPADEK OBROTÓW TOWAROWYCH W SZCZECINIE.

Obroty towarowe w porcie szczecińskim, począwszy od 1930 r., wykazują stały spadek. W pierwszem półroczu br. obrót towarowy Szczecina wynosił 1.255.000 t., co w porównaniu z analogicznym okresem stanowi spadek o 25% w stosunku do roku zeszłego i 48% w stosunku do roku 1930.

Fakt ten zmusił zarząd portu do nowych restrykcyj oszczędnościowych, wyrażających się wredukcji zarówno robotników jak i pracowników umysłowych o 20%, i obniżeniu płac i zarobków o ca. 20%, co wywołało ze strony hitlerowców reakcję w postaci wniosku do

Landtagu o obniżenie pensji dyrektorowi portu p. Krohne z 60.000 do 12.000 marek rocznie.

Na trudności finansowe portu szczecińskiego wskazuje również fakt, że unieruchomiony został w strefie wolnocłowej wybudowany kosztem przeszło 7 miljonów mk., wielki hangar o powierzchni użytkowej 40.000 m^2 i 65.000 ton pojemności. Zamknięcie magazynu wytrąciło zarządowi portu ostatni atut, jaki miał służyć do ożywienia ruchu towarowego i poderwało na przyszłość zaufanie obywateli do celowości tak poważnych i kosztownych inwestycyj.

REORGANIZACJA ZARZĄDU PORTU HAMBURSKIEGO.

W ostatnim czasie dokonano ostatecznie reorganizacji zarządu portu hamburskiego w ten sposób, że poszczególne działy jak Kaiverwaltung, Hafenverwaltung (Oberhafenamt), Schiffsvermessungsamt oraz Strom- und Hafenbauverwaltung złączono, tworząc centralny zarząd portu hamburskiego o nazwie „Hafenverwaltung", który włączono do „Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe" senatu hamburskiego.

Nowy „Hafenverwaltung" obejmuje następujące działy: Bauabteilung, Strom- und Hafenverwaltung, Wirtschaftsabteilung, (Kaiverwaltung), Nautische Abteilung (Hafenkapitain) i Verwaltungsabteilung.

Kierownikiem „Hafenverwaltung" został dotychczasowy dyrektor techniczny portu hamburskiego.

Reorganizacja ta miała na celu skoordynowanie pracy samodzielnych dotychczas wydziałów technicznego i handlowego oraz uzyskanie tą drogą znacznych oszczędności budżetowych.

Pierwsze zarządzenia Hafenverwaltung są dość radykalne: zamknięto bowiem w bardzo krótkim czasie 20 warsztatów portowych (pozostało 10) i 5 hangarów; zredukowano program robót portowych do sumy 450.000 marek, ograniczając przytem prace portowe do drobnych rozmiarów i konserwacji.

STAN FINANSOWY HAMBURGA.

Dochody portu hamburskiego w roku 1931 wynosiły ca. 35 milj. marek, wydatki zaś ca. 58 milj. mk. Deficyt w wysokości 23 milj. mk. ma być pokryty, na wniosek senatu hamburskiego, przez Skarb Rzeszy. Ogólne zadłużenie Wolnego Miasta Hamburga wynosi obecnie 406 milj. mk. Kwota ta składa się z 71,6 milj. dług. przedwojennych oraz 82,8 milj. pożyczek długoterminowych, 78,4 milj. pożyczek płatnych po kilku latach i 173,6 milj. pożyczek krótkoterminowych. W tej to kwocie figuruje również 22,5 milj. należne Skarbowi pruskiemu z tytułu ostatniej transzy kapitału zakład. prusko-hamburskiej „Hafengemeinschaft". Pożyczki, zaciągnięte przez Hamburg w ostatnich 7 latach, zużyte zostały w przeważniej części na rozbudowę portu. (135,4 milj. marek).

SPADEK PRODUKCJI STATKÓW W STOCZNIACH NIEMIECKICH

Produkcja wszystkich stoczni niemieckich wynosiła w r. 1931 — 176.755 ton statków morskich i 29.292 ton statków rzecznych, co stanowi w porównaniu z rokiem 1930 spadek o 40%. Spadek produkcji pozbawił pracy ca. 12.400 robotników, co stanowi 50% ogólnej ilości robotników stoczni. Na skurczenie się produkcji w stoczniach niemieckich, prócz nadmiernej zdolności produkcyjnej, złożył się fakt, że mało zasobni armatorzy niemieccy oddawali średnie i drobne zamówienia stoczniom holenderskim ze względu na długoterminowy kredyt, jakiego nie mogły udzielać stocznie niemieckie.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA — GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA—GDAŃSK.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia u. Danzig

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Tallinn — Wyborg — Helsingfors
Baltic Ports — Tallinn — Viborg — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

S/S Śląsk — z Gdyni 20. IX. — z Gdańska 24. IX.
S/S Poseidon — z Gdyni 27. IX. — z Gdańska 1. X.
S/S Cieszyn — z Gdyni 4. X. — z Gdańska 8. X.
S/S Poseidon — z Gdyni 11. X. — z Gdańska 15. X.

Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

S/S Tczew — 27. IX. z Gdyni — 30. IX. z Gdańska
S/S Śląsk — 4. X. z Gdyni — 7. X. z Gdańska
S/S Tczew — 11. X. z Gdyni — 14. X. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Forelle 22. IX. z Gdyni — 24. IX. z Gdańska
S/S Fortuna 26. IX. z Gdyni — 28. IX. z Gdańska
S/S Phoebus 29. IX. z Gdyni 1. X. z Gdańska
S/S Ibis 3. X. z Gdyni — 5. X. z Gdańska
S/S Rhea 6. X. z Gdyni — 8. X. z Gdańska

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

S/S Śląsk 4. X. z Gdyni — 7. X. z Gdańska
S/S Cieszyn 18. X. z Gdyni — 21. X. z Gdańska
S/S Śląsk 1. XI. z Gdyni — 4. XI. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Forelle 22. IX. z Gdyni — 24. IX. z Gdańska
S/S Ibis 3. X. z Gdyni — 5. X. z Gdańska
S/S Forelle 13. X. z Gdyni — 15. X. z Gdańska

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Guenther Russ 20. IX. z Gdyni — 24. IX. z Gdańska
S/S Victor 27. IX. z Gdyni — 1. X. z Gdańska
S/S Lothar 4. X. z Gdyni — 8. X. z Gdańska
S/S Indals Elfven 11. X. z Gdyni — 15. X. z Gdańska

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia.

S/S Najade 19. IX. z Gdyni — 24. IX. z Gdańska
S/S Mercur 26. IX. z Gdyni — 1. X. z Gdańska
S/S Fortuna 3. X. z Gdyni — 8. X. z Gdańska
S/S Uranus 10. X. z Gdyni — 15. X. z Gdańska

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

S/S Warszawa 28. IX. z Gdańska — 29. IX. z Gdyni
S/S Warszawa 5. X. z Gdańska — 6. X z Gdyni

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

S/S Baltonia 4. X. z Gdańska — 6. X. z Gdyni
S/S Baltonia 18. X. z Gdańska — 20. X. z Gdyni

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

S/S Lwów 28. IX. z Gdańska — 29. IX. z Gdyni
S/S Lublin 5. X. z Gdańska — 6. X. z Gdyni
S/S Lwów 12. X. z Gdańska — 13. X. z Gdyni

Do Manchester — Liverpool — Swansea

F. G. Reinhold Ltd.

S/S Taarnholm około (about) 24. IX. z Gdańska
S/S Hjortholm około (about) 1. X. z Gdańska

Statek ładuje w Gdyni do zachodnich portów Anglji co 8 — 10 dni
Steamer loads at Gdynia for West England about every 8 — 10 days.

Do portów francuskich — (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Havre — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

S/S Seine około (about) 4. X. z Gdańska
S/S Tiber około (about) 18. X. z Gdańska

Uwaga: Statki ładują w Gdyni do portów francuskich co 8 — 10 dni
Notice: Steamer loads at Gdynia for France about every 8 — 10 days.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

S/S Jacobsen z Gdyni w każdą środę — from Gdynia every Wednesday
S/S Jacobsen z Gdańska około (about) 24. IX.
M/S Vistula z Gdańska około (about) 30. IX.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio norweskich portów (West-Norway Ports).
Do Gothenburga i zachodnio-szwedzkich portów oraz Lubeki (Gothenburg — West-Swedish Ports — Lübeck)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Ursa 21. IX z Gdańska — 26. IX. z Gdyni

Do Kłajpedy (Memel) — Kalmaru (Kalmar) — Karlskrony (Carlskrona)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Borgholm 24. IX. z Gdańska — 24. IX. z Gdyni

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów
Oslo and East-Norway Ports

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Akershus 26. IX. z Gdańska — 30. IX. z Gdyni

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego
(Algeria — Egypt — Palestina — Syria — Turkey — Greece — Black Sea Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

M/S Nordland 24. IX. z Gdyni — 26. IX. z Gdańska
M/S Roland 26. IX. z Gdańska

Do Malagi — Kartaginy — Alicante — Walencji — Tarragony — Barcelony — Marsylji — Genui — Livorno — Neapolu — Catanji — Messyny — Palermo
(Malaga — Cartagena — Alicante — Valencia — Tarragona — Barcelona — Marseilles — Genoa — Leghorn — Naples — Catania — Messina — Palermo).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Hispana ca 20. — 25. IX. z Gdańska

Do Nowego Yorku (New York)

American Scantic Line

S/S Scanmail z Gdyni 27. X.
S/S Scanstates z Gdyni 6. XI.
S/S Scanyork z Gdyni 27. XI.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka

S/S Pułaski z Gdyni 19. X.
S/S Pułaski z Gdyni 23. XI.

PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Oczekiwane w Gdyni — Due to arrive at Gdynia.

S/S Scanstates 29. X.
S/S Scanpenn 11. XI.

Linja Gdynia—Ameryka

S/S Polonia 26. IX.
S/S Pułaski 13. X.
S/S Pułaski 16. XI.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Vieta z Hamburga 24. IX. — przyjazd do Gdyni 27. IX.
S/S Lothar z Hamburga 1. X. — przyjazd do Gdyni 4. X.
S/S Indals Elfven z Hamburga 8. X. — przyjazd do Gdyni 11. X.
S/S Guenther Russ z Hamburga 15. X. — przyjazd do Gdyni 18. X.
S/S Victor z Hamburga 22. X. — przyjazd do Gdyni 25. X.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — S/S Tczew 23. IX.
z Rotterdamu — S/S Cieszyn 30. IX.
z Rotterdamu — S/S Tczew 7. X.
z Rotterdamu — S/S Śląsk 14. X.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — S/S Cieszyn 28. IX.
z Antwerpji — S/S Śląsk 12. X.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — S/S Ibis 24. IX. przyjazd do Gdyni 3. X.
z Antwerpji — S/S Forelle 6. X. przyjazd do Gdyni 13. X.
z Antwerpji — S/S Ibis 15. X. przyjazd do Gdyni 24. X.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu S/S Warszawa 22. IX. — przyjazd do Gdańska 25. IX.
z Londynu S/S Warszawa 6. X. — przyjazd do Gdańska 9. X.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected at Gdynia
S/S Baltonia 2. X.	S/S Baltonia 4. X.
S/S Baltonia 16. X.	S/S Baltonia 18. X.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull S/S Lwów 22. IX. — przyjazd do Gdańska 25. IX.
z Hull S/S Lublin 29. IX. — przyjazd do Gdańska 2. X.
z Hull S/S Lwów 6. X. — przyjazd do Gdańska 9. X.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia.
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux — La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
S/S Tiber — około (about) 28/29. IX.	S/S Tiber — około (about) 3/6. X.
S/S Skjold — około (about) 12/13. X.	S/S Skjold — około (about) 17/19. X.

Manchester — Liverpool — Swansea — Gdańsk (Danzig) — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd

ładuje — loads at Manchester około — about	ładuje — loads at Liverpool około — about	ładuje — loads at Swansea około — about
S/S Svanholm 15/16. IX.	S/S Svanholm 17/24. IX.	S/S Svanholm 26. IX.
S/S Hindsholm 29/30. IX.	S/S Hindsholm 1/8. X.	S/S Hindsholm 10. X.
S/S Taarnholm 5/6. X.	S/S Taarnholm 7/15. X.	S/S Taarnholm 16/17. X.

Włochy (Italy) — Sycylja (Sicily) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

from	S/S Broholm about	S/S Egholm about
Genua	21. IX.	3. X.
Livorno	22. IX.	4. X.
Neapol	24. IX.	6. X.
Catania	27. IX.	8. X.
Messyna	28. IX.	10. X.
Palermo	29. IX	11. X.
w Kopenhadze i Gdyni	18. X.	29. X.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

from Lisbon about	from Oporto	at Copenhagen and Gdynia about
S/S Tula 16. IX.		22. IX.
S/S Minsk 30. IX.	2. X.	9. X.
S/S Broholm 10. X.	11. X.	18. X.
S/S Egholm 21. X.	22. X.	29. X.

Morze Śródziemne — Kopenhaga — Gdynia — Gdańsk
Mediterannean Sea — Copenhagen — Gdynia — Danzig

F. G. Reinhold Ltd.

z Hiszpanji — from Spain

from	S/S Minsk about	S/S Broholm about	S/S Egholm about
Tarragona	22. IX.	3. X.	14. X.
Valencia	23. IX.	4. X.	15. X.
Almeria	26. IX.	6. X.	17. X.
Malaga	27. IX.	7. X.	18. X.
Cadiz	28. IX.	8. X.	19. X.
Copenhagen	9. X.	18. X.	29. X.
Gdynia			

Bergenske Baltic Transports Ltd.

from Sicily
par. „Scandinavia"
Catania ca 27. IX.
Messina ca 28. IX.
Palermo ca 29. IX.

from Spain
par. „Mansuria"
Tarragona ca 23. IX.
Valencia ca 24. IX.
Alicante ca 26. IX.
Cartagena ca 21. IX.
Almeria ca 22. IX.
Malaga ca 23. IX.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

M/S Tortugas ładuje w New Orleans 8. IX. — loads at New Orleans, Galveston (Houston) 15. IX. — Savannah 21. IX.
M/S Toledo ładuje w New Orleans 17. IX. loads at New Orleans, Galveston (Houston) 24. IX.
M/S Stureholm ładuje w New Orleans 28. X. — loads at New Orleans, Galveston (Houston) 5. X. — Savannah 21. X.
M/S Tampa ładuje w New Orleans 18. X. — loads at New Orleans, Galveston (Houston) 25. X.

Buenos Aires — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Herakles ładuje w Buenos Aires w końcu września, w początku października — loads at Buenos Aires end of September beginning of October.

Rio de Janeiro — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

S/S Bore VIII. ładuje w połowie września — loads in the half of September.
S/S Herakles ładuje w połowie października — loads in the half of October.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

NOWE CŁA ANGIELSKIE.

1) Na zasadzie zalecenia Komisji doradczej do spraw ceł (Import Duties Advisory Committee), ogłoszone zostało w lipcu rozporządzenie zatytułowane „Additional Import Duties No. 3 Order), 1932", które wprowadza następujące zmiany:

1. Dodatkowe cło w wysokości 10% na nożyki do brzytew bezpieczeństwa (safety razors) oraz na blanki stalowe do ich wyrobu. Łącznie zatem z pobieraniem już od tych artykułów generalnem cłem w wysokości 10% ad valorem, *cło wynosić będzie 20%.* Jednocześnie artykuły te podlegać będą dodatkowemu cłu w wysokości 2 szyl. od każdego grossa.
2. Dodatkowe cło w wysokości 10% na przezroczysty materjał do opakowania t. zw. celulozowy. Łącznie zatem z dotychczasowem cłem generalnem 10% ad valorem *cło wynosić będzie 20%.*

Jednocześnie znosi rozporządzenie dotychczasowe cło w wysokości 33⅓% od cienkiej stali w paskach, służącej do wyrobu pił wstążkowych, czasowe zaś cło od żelaza i wyrobów stalowych w wysokości 33⅓%, które obowiązuje obecnie do 25 lipca zostaje przedłużone na dalszy okres 3 miesięcy, tj. do 25 października.

Dla wyjaśnienia zaznaczyć należy, że podniesienie cła na nożyki do brzytew oraz na przezroczysty materjał celulozowy ma na celu ochronę produkcji miejscowej, natomiast zmiana w stosunku do stali do wyrobu pił taśmowych ma na celu ułatwienie ich przywozu do Wielkiej Brytanji, ponieważ artykuł ten nie jest tu wyrabiany, zaś ogólne spożycie jego nie jest na tyle duże, aby stwarzać znacznymi kosztami tę nową gałęź przemysłu w Anglji.

2) Ponadto z dniem 27 lipca wprowadzono następujące cła od przywożonych do Wielkiej Brytanji ziemniaków, a mianowicie:

Ziemniaki młode przywiezione w okresie między 1 listopada, a 30 czerwca . . . . 4 sz. 8 p. od cent ang. (50,8 kg.)

Ziemniaki młode przywiezione w okresie między 1 lipca a 31 października £ 1 od tonny

Inne rodzaje ziemniaków w ciągu całego roku . . . . £ 1 od tonny

Powyższe cła zastąpią pobierane dotychczas ogólne cło 10% ad valorem, które to cło w ten sposób zostaje włączone w powyższe stawki.

Komisja doradcza już od pewnego czasu opracowywała nowe zalecenia, dotyczące przywozu artykułów rolniczych wogóle i początkowo cło na ziemniaki miało być ogłoszone w niedalekiej przyszłości łącznie z innymi cłami. Ponieważ jednak angielskie sfery rolnicze przedstawiły ostatnio Komisji doradczej swoje postulaty, wykazując groźną konkurencję, jaką stanowiło dla gospodarstwa krajowego wzmożenie się przywozu ziemniaków z zagranicy, co stwierdziły odnośne cyfry przywozu, Komisja doradcza zdecydowała niezwłocznie wprowadzić odnośne cła ochronne. Porównując z obecną przeciętną ceną ziemniaków wynoszącą £ 2.10.0 tonna, nowoprowadzone cło stanowi 40% ad valorem, co jednak pewne tutejsze sfery rolnicze uważają za niewystarczające.

Szybkość decyzji Komisji doradczej odnośnie cła na ziemniaki spotkała się jednak z uznaniem zainteresowanych sfer gospodarczych angielskich, stwierdza bowiem, że w specjalnie nagłych wypadkach Komisja może wprowadzać w życie swoje decyzje nawet kiedy parlament jest nieczynny.

3) Dnia 2 września br. po południu wprowadzono nowe cła dodatkowe na następujące artykuły:

Owoce przygotowane w cukrze albo syropie:	Cło obecne, tj. ogólne 10% plus podwyżka
1) Wiśnie w puszkach lub flaszkach	25% ad valorem
2) Łupiny owoców — kandyzowane	25% ad valorem
Drób, mięso przyrządzone jako pasta mieszane lub nie i kiełbasy	30% ad valorem
Śruby do drzewa całkowicie z żelaza lub stali, albo z żelaza lub stali pokryte innym metalem lub inną substancją:	

1) do miary 8 włącznie	3 pensy od funta albo 1½ p. od grossa
2) ponad miarę 8	2 pensy od funta
Śruby do drzewa mosiężne, miedziane, albo ze stopu zawierającego miedź:	
1) do miary 8 włącznie	9 pens. od funta albo 2½ p. od grossa
2) ponad miarę 8	6 pens. od funta
Nożyczki (włączając krawieckie) i ostrza ich, całkowicie albo częściowo stalowe lub żelazne:	
1) do 3 cali długości	2 szyl. od tuzina albo 20% ad v.
2) od 3 do 5 cali długości	3 szyl. od tuzina albo 20% ad v.
3) ponad 5 cali długości	3½ szyl. od tuzina albo 20% ad v.
Rękawiczki, emalje, lakiery, werniksy i farba drukarska . .	20 % ad valorem
Papier pakunkowy, wyłączając papier będący częścią składową innego artykułu i papier importowany jedynie na przędzę	25% ad valorem
Grzebienie do włosów	20% ad valorem

Cła powyższe obowiązują od dnia 6 września 1932 r.

Równocześnie zawiadamia się, że z dniem 30 sierpnia br. zwolnione zostały całkowicie od cła następujące towary: biały arszenik, mapy, rysunki architektoniczne i inżynierskie, karty hydrograficzne.

PROJEKT PODNIESIENIA CEŁ PRZYWOZOWYCH W ANGLJI.

Komisja doradcza celna ogłosiła, iż zainteresowane sfery gospodarcze domagają się podniesienia ceł przywozowych na następujące produkty: sól zwyczajna, drożdże. dywany, chodniki i maty, zrobione całkowicie lub częściowo z wełny lub juty, szych i sznurki szychowe, przyrządy ręczne do ścinania trawy, śruby i nity z żelaza, stali lub innych metali, z wyjątkiem śrub do drzewa, gwoździe do butów żelazne, stalowe lub mosiężne, broń palna i jej części, koronki i hafty, mianowicie:

a) wszelkie produkty z jakiegokolwiek materjału, wyrobione na maszynach, znanych jako maszyny „Leavers" do koronek i na innych maszynach, a także wyrobione ręcznie;
b) hafty ręczne albo maszynowe, lub główne ich części w stadjum przed wykończeniem;
c) powyższe koronki i hafty przymocowane do lub stanowiące część jakichkolwiek artykułów lub ubrań.

Z drugiej strony stawiane są żądania zredukowania cła na kłutą trzcinę (w stadjum przygotowania nie dalszem niż wyblichowanie) oraz żądanie zupełnego uwolnienia od cła kilku artykułów egzotycznych, a także manuskryptów i odbitek typograficznych oraz podobnych produktów maszyn powielających, a wreszcie kamieni nieszlachetnych, tudzież sztucznych kamieni i pereł nieoprawionych.

REGLAMENTACJA IMPORTU DĘTEK I OPON ROWEROWYCH W HOLANDJI.

W sierpniu b. r. ukazało się nowe rozporządzenie w sprawie reglamentacji importu dętek i opon rowerowych w Holandji. Pozwolenia na import artykułów wyżej wymienionych udzielane będą osobom, zapisanym w rejestrze handlowym, jako importerzy. Importować będzie można minimum 90%, maximum 95% przeciętnej z 11 miesięcy lat 1928, 1929 i 1930, obliczone wedle wartości. Okres kontygentowania 1 marca 1932 r. do 31 stycznia 1933 r. Ilość wwieziona od 1 marca 1932 r. odliczoną będzie od ogólnej ilości przypadającej na danego importera.

Osoby, które życzą sobie artykuły wymienione importować, winny się zwrócić do Ministerstwa Spraw Ekon., dołączając dokumenty, stwierdzające posiadanie warunków wymaganych przez to rozporządzenie. Na pokrycie kosztów będzie nałożona opłata do wysokośąi 2%.

Minister Spraw Ekon. może żądać gwarancji bankowej lub innej dla zabezpieczenia przestrzegania przepisów ustawowych. Przy imporcie odnośny urzędnik zaznaczy na pozwoleniu importu, jaka ilość została importowana, po wyczerpaniu zaś licencja zostanie przez urząd zatrzymana.

W SPRAWIE SKONTYNGENTOWANIA W HOLANDJI WWOZU DYWANÓW, POŃCZOCH ITP.

Dnia 26 sierpnia br. wyszło rozporządzenie rządu holenderskiego, ograniczające od 1 sierpnia br. do 28 lutego 1933 r. wwóz do Holandji: skarpetek, pończoch, dywanów, laufrów, serwet, makat, mat, nici do szycia, obrusów, ręczników, prześcieradeł itp. wyrobów włókienniczych do użytku domowego (prawdopodobnie włączone są do tego ścierki, poszewki itd.).

Wyżej wymienione towary mogą być sprowadzane do Holandji jedynie za pozwoleniem Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Ograniczenie wwozu jest następujące: pończochy i skarpetki do 90% przeciętnego wwozu przez 7 miesięcy w latach 1930—31; dywany itp do 75% przeciętnej z tego samego okresu czasu, pokrycia na stół: serwety, obrusy itp. do 70% przeciętnego wwozu przez 7 miesięcy w latach 1929—30; nici do szycia do 80% przeciętnej z 7 mies. lat 1930—31.

Nie potrzebują pozwolenia wwozu obstalunki datowane z przed 28 sierpnia br., tj te, które były oferowane po określonej cenie, przyjętej przez odbiorcę przed 29-go sierpnia.

Należy wnosić z tego, że kilimy, poduszki kilimowe itp. będą mogły być wprowadzone do Holandji jedynie za specjalnem pozwoleniem.

EKSPORT FINLANDJI.

Według prowizorycznych danych Głównego Urzędu Statystycznego Finlandja eksportowała w sierpniu br. standaryzowanego masła ogółem 23.043 beczek czyli 1.175 ton. W roku ubiegłym (w sierpniu) eksportowała Finlandja 1.119 ton. Ponieważ w roku ub. było 4 tygodnie eksportu w sierpniu, w roku zaś bieżącym 5 tygodni należy uważać, że eksport w roku bieżącym był mniejszy od eksportu sierpniowego r. ub.

W ubiegłym miesiącu kierowany był eksport masła, jak następuje:

do Anglji	20.607 beczek
do Niemiec	2.148 beczek
do Danji	288 beczek

W terminie styczeń—wrzesień br. eksportowano ogółem 10.670 ton, natomiast 12.828 w roku ubiegłym.

W terminie 21. VIII.—27. VIII. br. eksportowano standaryzowanych jaj ogółem 3.331.800 sztuk czyli 192.997 kg.

Eksport jaj kierowany był w ubiegłym tygodniu, jak następuje:

	1932	1931
do Niemiec	117.638 kg.	40.114 kg.
do Anglji	75.359 kg.	1.559 kg.

W roku ubiegłym w tym samym czasokresie wynosił eksport 716.670 sztuk jaj czyli 41.673 kg.

Według prowizorycznych danych Głównego Urzędu Celnego eksportowano bekonów w ubiegłym miesiącu 131.454 kg., całość do Anglji. W roku ubiegłym w tym samym czasokresie eksportowano 81.519 kg.

W terminie styczeń do 1 września br. eksportowano ogółem 1.049.289,5 kg. bekonów, w roku ubiegłym 644.282 kg.

W dniach najbliższych zostanie otworzona nowa wielka rzeźnia eksportowa finlandzkiej kooperatywy eksportu mięsa „Karjakeskuskunta r. 1". Rzeźnia ta będzie jedynie zajmowała się eksportem bekonów.

Wobec uruchomienia rzeźni eksportowej należy liczyć się z dalszym zwiększonym eksportem bekonów z Finlandji do Anglji.

W SPRAWIE KANADYJSKICH FORMALNOŚCI CELNYCH.

W związku z istniejącem zainteresowaniem sprawą odprawy celnej towarów polskich w Kanadzie, podajemy poniżej przepisy, dotyczące formalności celnych w Kanadzie.

Przy oszacowywaniu wartości towaru importowanego wogóle, kanadyjskie urzędy celne mają dużą swobodę przy określaniu tej wartości. Na ogół biorą władze celne za podstawę cenę odpowiedniego wyrobu w Kanadzie i w wypadku, gdy towar importowany

jest tańszy po odliczeniu różnych opłat importowych od produktu rodzimego, władze celne uważają, że należy zastosować do danego towaru stawkę antidumpingową. Praktyka ta prowadzi do zbyt dowolnego stosowania powyższego cła antidumpingowego. Na polstawie jednakże przeprowadzonych na miejscu obserwacyj, towar eksportowany do Kanady i zaopatrzony we wszystkie wymagane świadectwa i faktury natrafia na dużo mniejsze przeszkody przy odprawie celnej na terenie Kanady, przyczem wskazanem jest posługiwanie się formularzami w języku angielskim, jako powszechnie znanym i używanym w Kanadzie, podczas gdy formularze francuskie winny służyć eksporterom polskim nieznającym języka angielskiego do zaznajomienia się z treścią dokumentów, wymaganych przez kanadyjskie władze celne. Odnośne przepisy obowiązują od r. 1928, jak również każdy towar od tej daty importowany do Kanady winien być zaopatrzony w markę kraju pochodzenia („Made in", „produced in", „printed in").

ZMIANY W PALESTYŃSKIEJ TARYFIE CELNEJ.

Palestyńsko-Polska Izba Handlowa i Przemysłowa komunikuje, że „Commercial Bulletin" za miesiąc lipiec br. podaje do wiadomości ogólnej następujące zmiany w palestyńskiej taryfie celnej:

Mąka pszenna, zgniecione żyto (mąka żytnia) i grysik pszenny importowano od stycznia do maja włącznie, cło obniżono na 3 milim. pal. kg.

importowano od czerwca do grudnia włącznie, cło podwyższono na 7 mil. pal. kg.

Żyto i pszenica importowane od stycznia do maja włącznie, cło obniżone na 1.51 mil. pal. kg.

importowano od czerwca do grudnia włącznie, cło podwyższone na 5,5 mil. pal. kg.

(Funt palestyński równa się funtowi angielskiemu i dzieli się na 1000 milimów).

Nici do szycia, importowane w rulonach i rulonikach o ogólnej długości nie mniejszej niż 750 wzgl. 4.500 metrów każda zostały zwolnione od cła importowego.

W SPRAWIE EKSPORTU DO PALESTYNY.

Palestyńsko-Polska Izba Handlowa i Przemysłowa zwraca uwagę sfer zainteresowanych eksportem do Palestyny, że prawdziwość oświadczania na fakturze, które jest wymagane ust. 2. rozporządzenia Rządu palestyńskiego z dnia 16 lipca 1932 r. o sposobie wanych eksportem do Palestyny, że prawdziwość oświadczenia na fakturze, które iest wystawienia faktur na towary wysłane do Palestyny, musi być potwierdzona przez Konsulat angielski, Izbę Handlową lub dyrektora banku kraju wysyłającego.

W razie sprzedaży towaru c. i. f. muszą na fakturze być podane koszta opakowania i transportu.

Eksporterzy niestosujący się do wyżej wymienionego rozporządzenia będą narażeni na wielkie trudności przy ocleniu towaru.

SPRAWA EKSPORTU ZIEMNIAKÓW.

Perspektywy na eksport ziemniaków w roku bieżącym są bardzo małe, szczególnie w sezonie jesiennym możliwość ożywienia rysuje się dopiero na wiosnę 1933 r. Kontyngenty francuskie, belgijskie, a na widoku holenderskie, a przedewszystkiem angielskie zamykają naszą ekspansję eksportowa przy wywozie ziemniaków.

Walne zebranie Związku Eksporterów Ziemniaków w Toruniu wysunęło szereg postulatów pod adresem czynników państwowych i gospodarczych i domaga się ich szybkich realizacji. Postulaty te można streścić następująco: a) rozdział kontyngentów eksportu ziemniaczanego winien następować pomiędzy eksporterów polskich w Polsce, przyczem z pośród eksporterów winni być uwzględnieni eksporterzy zrzeszeni, b) należy doprowadzić do porozumienia między polskimi eksporterami a importerami krajów odbiorczych w sprawie wykorzystywania kontyngentów eksportowych, c) koniecznem jest usunąć z rynku krajowego agentów zagranicznych eksporterów, którzy nie ponoszą żadnych ciężarów na rzecz Skarbu polskiego, ni-

wecza wysiłki organizacyjne polskich eksporterów i dezorganizują polski rynek. Eksporterzy ziemniaków domagają się zrównania szans polskich obywateli z przygodnymi kupcami zagranicznymi przez wprowadzenie przymusu zakupywania przez nich świadectw przemysłowych i innych świadczeń publicznych, d) należy obniżyć znacznie taryfy przewozowe kolejowe, e) zakończenie procesu organizacyjnego kupiectwa ziemniaczanego eksportowego w Polsce.

W SPRAWIE WYWOZU KOMPENSACYJNEGO.

Na podstawie punktu 2. Obwieszczenia Ministerstwa Skarbu z dnia 16 lutego 1932 r. (Monitor Polski Nr. 40, poz. 44) Ministerstwo Przemysłu i Handlu, nawiązując do pisma z dnia 15 maja br. HZ. XXXII-1/1065 podaje do wiadomości, że z pośród skreślonych podanem pismem z wykazu towarów, dopuszczonych do wywozu kompensacyjnego, zostają dopuszczone do kompensacyjnego wywozu do dnia 15 października 1932 r. włącznie towary objęte pp. 23, 24 i 25 rozporządzenia w sprawie zwrotu cła przy wywozie gotowych wyrobów włókienniczych (Dz. U. R. P. Nr. 111, poz. 871 z r. 1931), przyczem stosunek ulgi przywozowej do wartości wywożonego towaru wynosi 30.

KOMUNIKATY

WYBÓR NOWYCH RADCÓW IZBY.

— Na mocy dekretu Pana Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 18 sierpnia 1922 NPP. II-13/212/223 i stosownie do § 33 statutu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni termin walnego zebrania Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, na którem po myśli § 35 ust. ostatni tegoż statutu ma być dokonany wybór dwóch radców do Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni w miejsce pp. Antoniego Małeckiego i Władysława Samolińskiego, którzy dotychczasowe mandaty swe złożyli, wyznacza się na dzień 9 października br. o godz. 5 po poł. Walne zebranie odbędzie się w Chojnicach w lokalu Hotel Polonia.

— Dnia 1 września br. włoska „Gazetta Officiale" podaje do wiadomości nowe stawki celne. Stawki znajdują się do przejrzenia w biurze Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

— W Izbie Przemysłowo-Handlowej znajduje się do wglądu zainteresowanych okólnik argentyńskiej Izby Przedstawicieli Handlowych. (Camara Gremial de Representates) z dnia 8 września br. Okólnik ten zawiera sprawozdanie gospodarcze za ostatnie tygodnie i listę członków wymienionej Izby.

— Z dniem 1 września weszły w życie w Chinach nowe przepisy, dotyczące faktur konsularnych. Bliższych informacyj w tej sprawie udzieli biuro Izby.

— Izba Przemysłowo-Handlowa w Wilnie ogłosiła konkurs na pracę na temat „O uproszczonych księgach handlowych". — Informacyj o warunkach konkursu udzieli biuro Izby.

ZMIANA TARYFY TELEFONICZNEJ.

Z dniem 1 września br. weszło w życie rozporządzenie Ministra Poczt i Telegrafów, które obniża bardzo znacznie stawki taryfy telefonicznej odnośnie do telefonów, będących w eksploatacji Min. P. i T. Obniżka dotyczy kosztów instalacji aparatów głównych, dodatkowych, centralek ręcznych, zmiany aparatów ściennych na biurkowe itp. Obniżka jest bardzo znaczna i przeciętnie wynosi 50% dotychczasowej taryfy. Obniżono również znacznie opłaty na konserwację sieci telefonicznej.

Targi i Wystawy.

Dnia 19 listopada br. ma nastąpić otwarcie w Warszawie I-ej Wystawy Muzycznej. Wystawa będzie trwać prawdopodobnie do dnia 11 grudnia.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Bliższe szeczegóły, jak również dokładne adresy odnośnych firm, poda Izba na żądanie stron zainteresowanych. Osobom nie posiadającym przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego, jak również firmom z poza okręgu Izby (Pomorze) udziela się informacyj po nadesłaniu 1,— zł na koszta pocztowe.

220. W Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni znajduje się do przejrzenia lista członków Związku Przedstawicieli i Importerów Produktów Polskich we Francji.
221. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni posiada spis firm holenderskich, eksportujących cebulki, z któremi nie należy wchodzić w kontakt handlowy.
222. Pewna firma niemiecka, zajmująca się importem win, poszukuje w Gdyni przedstawiciela względnie agenta, któryby się podjął tego importu.
223. Rumuńska spółka handlowa pragnie wejść w kontakt z fabrykami papieru, wyrobów aluminjowych, metalowych i cynkowych oraz produktów chemicznych.
224. Firma maltańska poszukuje dostawców wszelkiego rodzaju mąki.

Przegląd Prawodawstwa.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW: SKARBU, PRZEMYSŁU I HANDLU ORAZ ROLNICTWA I REFORM ROLNYCH z dn. 3 września 1932 r. Dz. U. R. P. Nr. 77, poz. 692 z dnia 12 września 1932 r. „O uldze celnej na śledzie w sosie".

§ 1. Od poniżej wyszczególnionych towarów pobiera się cło ulgowe, którego wysokość w stosunku procentowym do cła normalnego (autonomicznego) określa się jak następuje:

Pozycja taryfy celnej	Nazwa towaru	Cło ulgowe w % cła normalnego (autonomicznego)
z 37 z p. 2b	Śledzie w sosie z przyprawą korzeni, za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	1

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i obowiązuje do dnia 31 grudnia 1932 r. włącznie.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW: SKARBU, PRZEMYSŁU I HANDLU ORAZ ROLNICTWA I REFORM ROLNYCH z dnia 8 września 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 78, poz. 697 z dnia 15 września br.) „W sprawie częściowej zmiany taryfy celnej".

§ 1. Pozycja 35 taryfy celnej z dn. 26 czerwca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 54, poz. 540) otrzymuje brzmienie następujące, przyczem stawki celne rozumieją się w nowej jednostce pieniężnej (Dz. U. R. P. z 1928 r. Nr. 26, poz. 241):

Pozycja taryfy celnej	Nazwa towaru	Cło od 100 kg. zł
36	Masło krowie i owcze	200,—

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Nie dotyczy ono towarów nadanych do bezpośredniego przewozu do polskiego obszaru celnego najpóźniej w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, o ile towary te będą zgłoszone do odprawy celnej w ciągu 14 dni od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

W Dz. U. R. P. Nr. 76, poz. 682 z dnia 7 września br. ukazała się konwencja dotycząca wskazywania wagi na ciężkich przesyłkach, przewożonych na statkach, przyjęta jako projekt konwencji przez Ogólną Konferencję Międzynarodowej Organizacji Pracy Ligi Narodów dnia 21 czerwca 1929 r. podczas jej dwunastej sesji, a podpisana w Genewie dnia 15 sierpnia 1929 r. (Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 28 stycznia 1932 r. — Dz. U. R. P. Nr. 19, poz. 126).

Ponadto w tym samym Dzienniku Ustaw pod poz. 638 znajduje się oświadczenie rządowe z dnia 19 lipca br. w sprawie złożenia przez Polskę i inne Państwa dokumentów ratyfikacyjnych konwencji, dotyczącej wskazywania wagi na ciężkich przesyłkach, przewożonych na statkach, przyjętej jako projekt dnia 21 czerwca 1929 r. na XII. sesji Ogólnej Konferencji Międzynarodowej Organizacji Pracy Ligi Narodów.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW: SKARBU, PRZEMYSŁU I HANDLU ORAZ ROLNICTWA I REFORM ROLNYCH z dnia 17 sierpnia 1932 r. wprowadza następujące zmiany w taryfie celnej. Cło od 100 kg.:

1) Mąka kukurydziana i ryżowa, krochmal osobno niewymieniony, wszystko w opakowaniu wagi:

a) powyżej 2 kg. . . . . zł 65,—
b) 2 kg. i mniej . . . . zł 100,—

2) Celuloid nieobrobiony, chociażby zabarwiony, w kawałkach, łuskach, odpadki zł 200,—.

Uwaga: Celuloid w odpadkach, łuskach — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu zł 10,—.

3) Celuloid w blokach, płytach, arkuszach, prętach, rurach:

a) nieobrobionych, chociażby szlifowanych, polerowanych, matowanych . zł 240,—.
b) sklejonych z wyciśniętym wzorem . . . . zł 300,—.
c) pokrytych lub przełożonych tkaninami . . . . zł 400,—.

Rozporządzenie weszło w życie z dniem 14 września.

Sprawozdanie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Biuro Izby rozesłało w tych dniach swoje sprawozdanie za rok 1931. Pierwsza część sprawozdania obejmuje sprawozdanie o sytuacji gospodarczej okręgu Izby oraz zarys sytuacji gospodarczej w Polsce w roku 1931. Druga część przedstawia sytuację portu gdyńskiego i polskiej żeglugi morskiej w roku 1931. W trzeciej części znajduje się sprawozdanie z działalności Izby za rok 1931.

Rocznik Rady Interesantów Portu w Gdyni.

Ukazało się sprawozdanie Rady Interesantów Portu za rok 1931. Część pisma daje opis struktury organizacyjnej Związków i przedsiębiorstw pracujących w porcie ich zadanie i warunki pracy, zawiera więc statuty Rady Interesantów Portu w Gdyni i jej Związków, imienny spis członków oraz imienny spis władz. Stanowi więc pierwszy tego rodzaju informator w tym zakresie. Część druga dzieli się na pięć rozdziałów które obejmują następujące sprawy: „stan i warunki pracy polskiej floty handlowej", „ruch statków w porcie gdyńskim", „obrót towarowy i eksploatacja urządzeń portowych w Gdyni", „przemysł portowy w Gdyni", oraz „zagadnienia portu gdyńskiego w roku 1931".

Właściwem sprawozdaniem jest jednak rozdział p. t. „Zagadnienia portu gdyńskiego w roku 1931". W rozdziale tym omawia się sprawy portu, które wymagały działalność Rady i jej Związków. Przedewszystkiem dwa wielkie zagadnienia portowe porusza się, jakiemi są: celnictwo oraz organizacja administracji portowej.

Sprawozdanie jest zakończone mapą portu gdyńskiego, co daje możność orjentowania się w postępach rozbudowy i eksploatacji portu.

Pierwszy rocznik Rady Interesantów Portu stanowi bardzo pożądane zwiększenie literatury źródłowej i poważnej o rozwoju portu gdyńskiego i jego pracy, a szczególnie o roli w normowaniu warunków rozwoju portu jaka przypada w udziele portowym organizacjom gospodarczym.
